

航空器大墓園

· 沈運曾譯 ·



美國亞利桑那州四平方哩的沙漠中，排列著密密麻麻的航空器，可謂全球最大的空軍停機坪擡頭一眼望去，遍地全是航空器，看不見盡頭！老舊的戰鬥機、轟炸機以及其他支援性航空器（許多已報廢數十年）仍整齊的排成一行一列，在沙漠熱風中拍動著破損蒙皮，不時傳來已鬆弛天線的噓噓鳴鏑聲。乾枯棕黃的風滾草，一團團偶然從那些沉默長列哨兵似的航空器間滾過。一隻隻長耳大野兔，突然從兩架龐然大物的「B-52」轟炸機間驚跳而出，這真是很少見到的自然界與戰爭利器間並列共存的現象。

這裡是駐防於亞利桑那州土桑(Tucson, Ariz.)之南不遠，「蒙山空軍基地」(Davis-Monthan AFB)的第二〇九航太整修大隊所在，讀者瞭解何以該基地會獲得「大墓園」的外號嗎？當大家在烈日曝曬的沙漠中，經過一排又一排人字形整齊長列的無數戰機時，第一眼印象不正像一座寬廣的大公墓園嗎？但雖屬眼見，仍會弄錯，因為這裡有些航空器根本尚未死亡！

來到「AMARG」大墓園之初，便有一種懷舊、怪異而陰森的感覺湧上心頭，似乎正穿越美國軍事航空史的衆神先烈祠一般，此處聚集的，從美國空軍、陸軍、海岸巡防隊、海軍陸戰隊，甚至國家航太總署(NASA)的每一種

航空器。或許，過去他們曾參與最艱鉅的任務且百戰榮歸，但最後都得到這等待它們的最後命運。

在此墓園中，有超過一百種以上傳統航空器，更有少數會令人吃驚的航空器，如幾位美國前總統御用的直升機、譽為世紀性系列之戰鬥機，以及SR-71A「黑鳥式」(Blackbird)之D-21飛行靶機，兩架被俘的「米格機」(MiG)，數架由軍機改裝之商用航空器。二戰後，美海軍唯一存留的早期預警阻塞氣球下之吊艙，與老式「大力神」二型飛彈(Titan II)亦存放於此，皆是熱愛航空器人士朝聖的重點。

「大墓園」之成立，始於一九四六年，當時二戰剛結束，美軍正四處尋找一處可存放成千上萬剩餘航空器（主要為B-29型機與C-47型機）的地方，蒙山基地正恰好可提供一切理想的條件，因基地濕度低、雨量稀少、海拔高，最不易生鏽及腐蝕，其堅硬的含鹼表土，厚度達六吋，再下一層則為與黏土相似的生硝，根本不需加鋪水泥，自然提供了理想的滑行道與停機坪。

至一九六五年時，派駐於該基地的單位為「軍事航空器存儲處理中心」(MASDC-Military Aircraft Staged Disposition Center)，全美剩餘軍事航空器亦均集中於此。至一九七〇年美國自越南撤退後，該處儲存之航空器數字，已達六千零八十架之多。一九八五年，該中心重新命名為「AMARC-Aerospace Maintenance & Regeneration Center」，增加維護、整修與副



▲超過四千架各型機整齊排列於「AMARG」大墓園。

▲靜停在亞歷桑拿州沙漠陽光下的「B-52」轟炸機。



用等功能，同時廣義的擴展整修與儲存，可執行折用或增補零組件，以及存放出售予外國空軍之航空器，改裝飛機為空中拖靶，並依照各種不同之協議條約，對航空器之銷毀或處理，以及儲存工廠生產之機床設備。

二〇〇七年，該單位再次更名為「第三〇九AMARG」隸屬於駐防猶他州小山空軍基地之第三〇九修護聯隊。雖然是軍事單位，但今天在「AMARG」工作之一千零一十一位員工中，僅有兩名空軍現役軍人，其餘人員全是一般民衆，惟許多人也是從軍中退役後再回用的。

搭乘參觀整個兩千六百畝設施的巴士，從附近的「彪馬航太博物館」(Pima Air & Space Museum)出發（博物館本身也相當值得一觀），參觀路線沿著一條四分之三哩長、鋪上



蒙山基地最古之藏品：美海軍早期阻塞氣球下懸之吊籠。



南極冰雪下埋藏17年之久的LC-130E，被挖出後又再飛10年方才退役。

柏油的「名器區(Celebrity Row)」前進，在馬路兩側列隊展示的，全是「AMARG」著名航空器代表，其前方均立有航空器簡介說明。其中有些故事極為動人，如：一架「洛希德(Lockheed)之C-130力士型(Hercules)機鳳凰號(Phoenix)」，機尾編號8321，原為美國國科基金會之「深凍計畫(Operation Deep Freeze)」工作，因一次火箭輔助器起飛意外而不幸墜毀，被埋在南極大陸冰雪中，整整十七年之久，海軍亦早將該機除名報銷，但於一九八八年時被挖掘出來，經整修後又飛行了十年，才退休除役，並擺置於「AMARG」，其性能仍非常良好。

又如一架「F-14A雄貓式(Tomcat)」，機尾編號159437，為甘迺迪號航母上起飛兩架F-14之一。一九八九年一月四日在雪特拉灣

上空，經極短暫但十分精采的纏鬥，一舉擊落兩架利比亞MiG-23「鞭擊者(Flogger)」型機。當時，不管美機如何避讓表明並非是來找麻煩，但兩架MiG-23仍直接迎頭攻擊而來，眼看一對敵機衝向自己，F-14A遂先射出兩枚麻雀飛彈，一架MiG-23「即刻應聲墜落，接著又發射一枚響尾蛇飛彈，第二架MiG-23馬上燎如火炬。」

另編號40614的C-141B舉星式(Starlifter)，為第五十三空運中隊所有，一九七九年該機從澳洲里奇蒙艾莉絲泉(Richmond to Alice Springs, Australia)出發，剛一起飛兩具引擎便損壞，貨艙內又起火燃燒，整個飛機濃煙密布，飛行員急忙轉向附近乾出的河床，以免直接撞進里奇蒙市區，很幸運的後來竟能勉強繞回機場，這架C-141B還循著自己引擎墜落的零件油跡而平安降落在原跑道上，全員無傷。

來到「AMARG」的航空器，到底要被如何處理呢？他們使用四位數字號碼系統，來決定所有航空器的命運。航空器分為1000類者，係要保持正常維護，為不被侵犯級，意即它們具有極高潛力再回復飛行狀態，並等待之後被召回服役（如情況必須的話）。所以，此類航空器之任何零組件不得折用。但每四年進行一次「再保存(Represented)」評鑑。

而現此類航空器中有數百架F-16排好日程，不久將改裝成遙控飛行靶機；自一九七六年以來，在此改裝之靶機已

約一千架，主要為F-100超級軍刀機、F-102三角短劍(Delta Daggers)、F-106三角鏢(Delta Darts)以及F-4幽靈機(Phantoms)等。

存放於「AMARG」之航空器大多應為2000類，此類航空器專門提供自身之零組件，而保持其他航空器飛航。二〇一〇年一年內，第三〇九中隊便折用過一萬三千三百四十二項零組件，其原價值達美金五千五百七十一億元。技術人員折掉零組件後，將該航空器再予固封妥存備用。

凡屬於2000類之航空器，均須將燃料漏盡，加入輕滑油，再短時間開車，讓滑油塗遍引擎各部，然後再漏掉滑油，下一步就是將航空器徹底清潔後，撤除逃生系統及座椅彈射功能，最後才用數種物料封存（註）。

至於3000類航空器，則應保持接近可飛狀態，屬短期存留性質，等待「AMARG」決定轉運至其他單位，或售與他國，或重新分類為其他三類之一。但目前「AMARG」並無3000類之航空器。

4000類航空器則大部分重要零組件已被折走，或已被掏實單位挖走，差不多只剩下空架子機殼，終將破損為殘骸而溶為鐵塊，或送去再循環了。

再回到「彪馬航太博物館」——美國最大之私人博物館，看在其八十畝廣闊的土地上，停滿了約三百架各種航空器。參觀一次博物館再配合「AMARG」之遊，對任何一位喜愛航空與航空史的讀者，將會是再好也不過的安排。

註：黑色膠帶包裹駕駛艙蓋罩與合縫，鋁化織料包裹引擎進出氣口，工作人員使用類似汽車打蠟方式，將駕駛罩、擋風樹脂玻璃等上蠟，然後將航空器噴灑兩層黑色膠乳，最後才噴上一層有助於溫度調節之白色乙烯基。